DZIENNIK URZĘDOWY
WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ
w KATOWICACH

Katowice, dnia 30 sierpnia 1976 r. | Nr 5 | Poz. 31—39

Treść:

Poz.

ZARZĄDZENIE Nr 41/76
WOJEWODY KATOWICKIEGO
z dnia 24 lipca 1976

w sprawie wprowadzenia zakazu utrzymywania pszczół na niektórych terenach województwa katowickiego

Na podstawie art. 94 ustawy z dnia 25 stycznia 1958 r. o radach narodowych (Dz. U. nr 26, poz. 139 z 1975 r.) oraz art. 6 ust. 2 i art. 18 ust. 4 ustawy z dnia 2 grudnia 1960 r. o hodowli zwierząt gospodarskich (Dz. U. nr 54 poz. 310) w związku z art. IX § 2 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. przepisy wprowadzające kodeks wykroczeń (Dz. U. nr 12, poz. 115) w porozumieniu z Ministrem Rolnictwa zarządzam, co następuje:

§ 1. Posiadacze pasiek zobowiązani są do usunięcia pszczół z terenów znajdujących się w zasięgu lotu pszczół od punktu kopulacyjnego pszczół (trutowiska) prowadzonego przez Wydział Rolnictwa, Leśnictwa i Skupu Urzędu Miejskiego w Katowicach w miejscowości (dzielnicy) Katowice-Murcki.

§ 2. 1. Zakaz utrzymywania pszczół obejmuje tereny miejscowości (dzielnice) Katowice-Murcki, Tychy, Tychy-Urbanowice z tym, że w promieniu 6 km od trutowiska (punktu kopulacyjnego pszczół) zakazuje się prowadzenia pasiek.

2. W promieniu 6—10 km, mogą być prowadzone tylko te pasieki, które wykażą się materiałem zarodowym lub reprodukcyjnym (matek pszczelich) rasy Carnica linii Beskidka, zapłodnionymi trutniami tej samej rasy i linii w odpowiednich punktach kopulacyjnych pszczół (trutowiskach).

§ 3. Zakaz utrzymywania pszczół na terenach określonych w § 2 ustala się na okres od 5 czerwca do 31 sierpnia każdego roku.

§ 4. Prezydent Miasta Katowic może przekazać prowadzenie trutowiska Wojewódzkiemu Związkowi Pszczelarzy w Katowicach bądź też innej organizacji lub instytucji prowadzącej prace hodowlane w zakresie pszczelarstwa.

§ 5. W celu ułatwienia czynności związanych z usunięciem pszczół z terenów określonych w § 2 niniejszego zarządzenia Prezydent Miasta Katowic może udzielić pomocy w zakresie transportu pszczół, przydzielając na ten cel bezpłatnie odpowiednie środki transportowe, bądź wskazać nowe miejsce na ustawienie przenoszonych pasiek.

§ 6. Osoby utrzymujące zwierzęta w gospodarstwie wbrew zakazowi określonemu w § 2 niniejszego zarządzenia podlegają karze aresztu do 3 miesięcy lub karze grzywny od 1.000 do 5.000 zł. Orzekanie następuje w trybie przepisów o postępowaniu przed kolegiami do spraw wykroczeń.

§ 7. Wykonanie zarządzenia poruszam Dyrektorowi Wydziału Rolnictwa, Leśnictwa i Skupu Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach i Prezydentowi Miasta Katowic.

§ 8. Traci moc Zarządzenie Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Katowicach z dnia 1 czerwca 1972 r. w sprawie wprowadzenia zakazu utrzymywania pszczół na niektórych terenach.

§ 9. Zarządzenie podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkiej Rady Narodowej i wchodzi w życie z dniem jego ogłoszenia.

WOJEWODA
w.z. **mgr inż. H. Jędrusik**

UCHWAŁA Nr III/16/76
WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ W KATOWICACH
z dnia 5 lipca 1976 r.

w sprawie podatku wyrównawczego od przychodów z niektórych specjalistycznych działów produkcji rolnej

Na podstawie art. 7 ustawy z dnia 25 stycznia 1958 r. o radach narodowych (Dz. U. z 1975 r. Nr 26, poz. 139) oraz art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 19 grudnia 1975 r. o podatku wyrównawczym (Dz. U. Nr 45 poz. 227) — Wojewódzka Rada Narodowa w Katowicach na wniosek Wojewody Katowickiego uchwala:

§ 1. wyłączyć z opodatkowania podatkiem wyrównawczym dochody uzyskiwane z produkcji:
— wszystkich gatunków warzyw w uprawie gruntowej i w tunelach foliowych,
— owoców z sadów i plantacji jagodowych,
pod warunkiem zakontraktowania upraw i wywiązania się z umownych dostaw,

§ 2. obniżyć o 30% normy szacunkowe dochodów z uprawy warzyw:
— w szklarniach ogrzewanych do kwoty zł 140,— za 1 m² powierzchni,
— w szklarniach zimnych, tunelach foliowych ogrzewanych i nieogrzewanych, w inspektach ogrzewanych i zimnych (belgijkach) do kwoty zł 70,— za 1 m² powierzchni pod warunkiem zakontraktowania upraw i wywiązania się z umownych dostaw. Na równi z wykonaniem dostaw traktuje się poniesione w uprawach straty stwierdzone protokołami sporządzonymi przez jednostkę kontraktującą.

§ 3. Traci moc uchwała Nr XIX/96/72 Wojewódzkiej Rady Narodowej w Katowicach z dnia 29 września 1972 r. w sprawie podatku wyrównawczego od przychodów z niektórych specjalistycznych działów produkcji rolnej (Dz. Urz. WRN Nr 9, poz. 60).

§ 4. Wykonanie uchwały porucza się Wojewodzie Katowickiemu.

§ 5. Uchwała wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą obowiązującą od 1 stycznia 1976 r.

§ 6. Uchwała niniejsza podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkiej Rady Narodowej w Katowicach.

Przewodniczący
Wojewódzkiej Rady Narodowej
w.z. **M. Faska**

ZARZĄDZENIE Nr 6/76

NACZELNIKA MIASTA CZELADZI

z dnia 10 maja 1976 r.

w sprawie uchylenia zarządzenia Nr 4/75 Naczelnika Miasta Czeladzi z dnia 1 czerwca 1975 r. dotyczącego ustalenia ceny usług w zakresie sprzedaży trumien przez Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej.

Na podstawie art. 48 ust. 1 ustawy z dnia 25 stycznia 1958 r. o radach narodowych (Dz. U. z 1975 r. nr 26, poz. 139) — zarządzam, co następuje:

§ 1. Uchylam w całości zarządzenie Nr 4/75 Naczelnika Miasta Czeladzi z dnia 1 czerwca 1975 r. w sprawie ustalenia ceny usług pogrzebowych w zakresie sprzedaży trumien przez Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Czeladzi (Dziennk Urzędowy WRN w Katowicach Nr 4 poz. 29)

§ 2. Wykonanie zarządzenia poruczam Kierownikowi Wydziału Ogólnego Urzędu Miejskiego w Czeladzi.

§ 3. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Naczelnik Miasta
mgr Z. Cyrol

ZARZĄDZENIE

INSPEKTORATU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W KRAKOWIE

z dnia 22 czerwca 1976 r.

w sprawie lokalnych przepisów na śródlądowych drogach wodnych

Na podstawie § 1 ust. 1 zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 3 października 1975 r. w sprawie lokalnych przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 21, poz. 110) zarządza się co następuje:

§ 1. **Wymiary statków, zestawów pchanych, zespołów sprzężonych i pociągów holowniczych.**

1. Statki, zestawy pchane i zespoły sprzężone nie mogą przekraczać niżej podanych wymiarów:

Lp.	Droga wodna	długość	szerokość
1.	rz. Przemsza od km 0.00—15.200	40.00	10.00
2.	rz. Wisła od km 0.00—37.500	83.00	11.00
3.	Kanał Łączany — Skawina	83.00	11.00
4.	rz. Wisła od km 57.800—94.000	83.00	11.00
5.	rz. Wisła od km 94.000—324.500	100.00	13.00
6.	rz. Dunajec od km 0.00—30.300	40.00	7.00
7.	rz. Wisłoka od km 0.00—22.000	40.00	7.00
8.	rz. San od km 0.00—90.500	40.00	11.00

2. Pociągi holownicze nie mogą przekraczać niżej podanych wymiarów

Lp.	Droga wodna	jazda w dół rzeki		jazda w górę rzeki	
		dług.	szer.	dług.	szer
1.	rz. Przemsza od km 0.00—15.200	100.00	7.00	200.00	7.00
2.	rz. Wisła od km 0.00—23.000	100.00	9.00	200.00	9.00
3.	rz. Wisła od km 23.000—37.500	200.00	11.00	200.00	11.00
4.	Kanał Łączany—Skawina	200.00	11.00	200.00	11.00
5.	rz. Wisła od km 57.800—324.000	250.00	13.00	300.00	13.00
6.	rz. Wisłoka od km 0.00—22.000	100.00	7.00	200.00	7.00
7.	rz. San od km 0.00—90.500	200.00	13.00	300.00	13.00

3. Na rzece Wiśle od zbiornika w Goczałkowicach do ujścia rzeki Przemszy i od km 37.500 do km 57.800, na rzece Przemszy od Mysłowic do km 15.200, na rzece Białej Przemszy od Maczek do połączenia z rzeką Czarną Przemszą, na rzece Czarnej Przemszy od ujścia rzeki Brynicy do połączenia z rzeką Białą Przemszą, na rzece Sole od ujścia rzeki Koszarawy do ujścia do rzeki Wisły, na rzece Rabie od Myślenic do ujścia do rzeki Wisły, na rzece Dunajec od Nowego Targu do km 30.300, na rzece Nidzie od mostu w Pińczowie do ujścia do rzeki Wisły, na rzece Wisłoce od Jasła do km 22.00, na rzece San od granicy Państwa do km 90.500, na rzece Wisłok od Strzyżewa do ujścia do rzeki San oraz na rzece Kamiennej od Ostrowca Świętokrzyskiego do ujścia do rzeki Wisły — mogą uprawiać żeglugę statki o powierzchni pokładu do 20 m² oraz statki do przewozów międzybrzegowych.

4. Za długość i szerokość statku przyjmuje się całkowite wymiary zewnętrzne kadłuba; statki posiadające ster wystający poza obręb rufy, długość mierzy się przy złożonym na bok sterze.

§ 2. **Głębokość tranzytowa**

1. Głębokość tranzytową na danym odcinku drogi wodnej ustala administracja dróg wodnych i podaje w formie pisemnej zainteresowanym uprawianiem żeglugi i spławu — do wiadomości.
2. Dla statków, których zanurzenie nie przekracza 100 cm różnica między głębokością tranzytową danego odcinka drogi wodnej a zanurzeniem statków powinna wynosić:
   a) przy płynięciu w górę rzeki — co najmniej 15 cm,
   b) przy płynięciu w dół rzeki — co najmniej 10 cm.
3. Dla statków o zanurzeniu większym niż 100 cm różnica między głębokością tranzytową a zanurzeniem statków powinna wynosić co najmniej 20 cm.

4. W wypadku występowania niskich stanów wody, które nie odpowiadają ustalonym głębokościom tranzytowym, lub stanów wody przekraczających dopuszczalną najwyższą wodę żeglowną jak również w wypadku zlodzenia rzek, wykonywania robót technicznych, prowadzenia prac pomiarowych, odbywania ćwiczeń wojskowych itp., administracja dróg wodnych może w porozumieniu z inspektoratem żeglugi śródlądowej w Krakowie, zamknąć lub ograniczyć na poszczególnych drogach wodnych lub ich odcinkach, uprawianie żeglugi; decyzję o zamknięciu lub ograniczeniu uprawiania żeglugi administracja dróg wodnych przekazuje zainteresowanym uprawianiem żeglugi w formie pisemnego zawiadomienia.

§ 3. **Szybkość statków**

1. Statki, zestawy pchane, zespoły sprzężone i pociągi holownicze nie mogą przekraczać szybkości podanych w poniższej tabeli:

Lp.	Droga wodna	km od — do	Szybkość jazdy w km/godz. w dół	Szybkość jazdy w km/godz. w górę
1.	rz. Przemsza	0.000—15.200	10	10
2.	rz. Wisła	0.000—37.500	25	20
3.	Kanał Łączany — Skawina	0.000—17.200	6	6
4.	rz. Wisła	57.800—324.500	bez ograniczeń	
5.	rz. Dunajec	0.000—30.300	10	10
6.	rz. Wisłoka	0.000—22.000	10	10
7.	rz. San	0.000—90.500	15	15

2. Przy mijaniu i wyprzedzaniu się statków, szybkość powinna być ograniczona na tyle, aby nie spowodować możliwości zagrożenia bezpieczeństwa ruchu żeglugowego.

3. Ograniczenie szybkości wymienione w ust. 1 nie dotyczy statków będących w akcji ratowniczej lub interwencyjnej.

§ 4. **Zestawienie zestawów pchanych, zespołów sprzężonych i pociągów holowniczych.**

1. Przy zestawieniu zestawu pchanego, zespołu sprzężonego lub pociągu holowniczego, kierownik zestawu pchanego, zespołu sprzężonego bądź pociągu holowniczego powinien brać pod uwagę moc pchacza, holownika lub holowników, warunki atmosferyczne, stan wody, szybkość pradu, siłę wiatru, szerokość szlaku żeglownego, kierunek jazdy, głębokość tranzytową, zanurzenie statków wchodzących w skład zestawu pchanego, zespołu sprzężonego bądź pociągu holowniczego.

2. Długość liny holowniczej pomiędzy holownikiem a pierwszym holowanym statkiem, jak również pomiędzy statkami holowanymi jest zależna od kierunku jazdy, warunków nawigacyjnych, rodzaju holowanych w pociągu statków itp.

3. Odstęp pierwszego statku od holownika w pociągu holowniczym powinien wynosić co najmniej 40 m w górę lub w dół rzeki, natomiast odstępy pomiędzy pozostałymi statkami powinny wynosić:

a) w czasie holowania w górę rzeki na odcinku swobodnie płynącym co najmniej 5 m, zaś na odcinku skanalizowanym co najmniej 10 m.

b) w czasie holowania w dół rzeki od 10 do 30 m w zależności od warunków nawigacyjnych i układu szlaku żeglownego.

4. W wypadkach niekorzystnych należy zmniejszyć długość, szerokość pociągu holowniczego, zestawu pchanego lub zespołu sprzężonego oraz zmniejszyć zanurzenie, jeżeli to jest konieczne ze względu na okoliczności zagrażające bezpieczeństwu żeglugi.

5. Zastosowanie podanych w ust. 3 i 4 parametrów nie zwalnia kierowników statków, zestawów pchanych, zespołów sprzężonych i pociągów holowniczych od odpowiedzialności za niewykonanie czynności zapobiegających wypadkom.

6. Łodzie towarzyszące w pociągach holowniczych powinny być cumowane kolejno na przemian po obydwu stronach płetwy sterowej statków.

7. Nie wolno holować łodzi transportowych przy burtach statków.

8. Załogi holowanych statków powinny mieć przygotowany manewrowy sprzęt pokładowy zdatny każdorazowo do użytku.

§ 5. **Najwyższa woda żeglowna**

1. Ustala się najwyższą wodę żeglowną (N W Ż), która na poszczególnych wodowskazach wynosi:

a) **rz. Wisła**

Wodowskaz	Smolice	350 cm
„	Bielany	350 cm
„	Popędzynka	380 cm
„	Karsy	350 cm
„	Szczucin	460 cm
„	Sandomierz	420 cm
„	Zawichost	480 cm
„	Annopol	430 cm

b) **rz. Dunajec**

Wodowskaz Biała Wieś 490 cm

c) **rz. Wisłoka**

Wodowskaz Mielec 450 cm

d) **rz. San**

Wodowskaz	Rzuchów	500 cm
„	Nisko	450 cm
„	Radomyśl	460 cm

2. Ustaloną w ust 1 N W Ż administracja dróg wodnych podaje do ogólnej wiadomości na specjalnie sporządzonych do tego celu tablicach informacyjnych, umieszczonych w miejscach widocznych od strony wody, a tam gdzie istnieją śluzy, na śluzach.

3. W wypadku ograniczenia uprawiania żeglugi przez wysokie stany wody, statki, zestawy pchane, zespoły sprzężone i pociągi holowane obowiązane są wstrzymać dalszą jazdę i ustawić się na postój w miejscach bezpiecznych np. w portach lub kanałach.

4. Ograniczenie uprawiania żeglugi nie dotyczy statków jadących na ratunek oraz statków inspekcyjnych.

§ 6. **Oznakowanie i wytyczanie szlaku żeglownego**

1. Oznakowanie i wytyczanie szlaku żeglownego należy do obowiązków administracji dróg wodnych.

2. Znaki żeglugowe na drogach wodnych winny być wykonane zgodnie z postanowieniami § 22, § 23 i § 24 przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych oraz być zawsze barwne i czyste.

3. Administracja dróg wodnych może nakazać ustawienie znaku żeglugowego innej jednostce organizacyjnej, względnie osobie prywatnej, która jest właścicielem na drodze wodnej, lecz ustawienie tego znaku powinno być dokonane w obecności przedstawiciela administracji drogi wodnej w miejscu wcześniej ustalonym.

4. Oznakowanie mostów kolejowych należy do obowiązków organów kolejowych. Umieszczenie znaków na mostach kolejowych winno nastąpić w uzgodnieniu z administracją drogi wodnej. Oznakowanie innych mostów należy do obowiązków administracji dróg wodnych.

5. Obowiązek oznakowania i wytyczania dróg wodnych, które nie pozostają w administracji dróg wodnych ciąży na administratorze tej drogi wodnej. Oznakowanie takich dróg wodnych winno być przeprowadzone pod nadzorem administracji drogi wodnej.

§ 7. **Śluzowanie statków**

1. Statki zbliżające się do śluzy powinny so najmniej na 300 m przed śluzą oznajmić swoje przybycie

sygnałem dźwiękowym „UWAGA" — jeden długi dźwięk.

2. Dopóki ze śluzy nie jest podany sygnał zezwalający na wjazd, statki obowiązane są zatrzymać się przy dalbach, po prawej stronie do kierunku jazdy przed wystawionym znakiem żeglugowym (znak żeglugowy B 4 określony w załączniku Nr 3 do przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych) i ustawić się w taki sposób aby nie tarasować drogi innym statkom.

3. Wjazd statków do komory śluzowej może nastąpić dopiero po podaniu przez obsługę śluzy sygnału zezwalającego na wjazd (znak żeglugowy Nr B II 3 określony w załączniku Nr 4 przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych). Zezwolenie na wjazd do śluzy może być wydane po zapewnieniu przez obsługę śluzy bezpiecznych warunków śluzowania.

4. Przed wjazdem do komory śluzowej wszystkie przedmioty wystające z poza burty statku muszą być usunięte.

5. Przy wjeździe do komory śluzowej szybkość statków nie może być większa od koniecznej dla bezpiecznego sterowania statkiem.

6. Statki w komorze śluzowej powinny tak się ustawić, aby inne statki śluzowane jednocześnie miały zapewnione bezpieczeństwo i odpowiednią przestrzeń. Odległość między krawędziami kadłubów statków stojących obok siebie w komorze śluzowej nie może być mniejsza niż 20 cm. Odległość między statkami stojącymi w komorze śluzowej jeden za drugim nie może być mniejsza niż 1 metr.

7. W czasie wjazdu i wyjazdu statku z komory śluzowej oraz śluzowania kierownicy statków i załoga powinni znajdować się na stanowiskach manewrowych.

8. W czasie śluzowania pędniki statków powinny być zatrzymane.

9. Wyjazd z komory śluzowej może nastąpić dopiero po wydaniu przez obsługę śluzy zezwolenia na opuszczenie śluzy.

10. Wprowadzanie i wyprowadzanie statków do i z komory śluzowej sposobem ręcznym powinno tak się odbywać, aby nie doprowadzać do uszkodzeń obrzeży oraz urządzeń śluzy.

11. Pociągi holownicze mogą wjeżdżać i wyjeżdżać ze śluzy tylko na skróconym holu i linach holowniczych łączących poszczególne jednostki w jego składzie.

12. Kierownicy statków nie posiadających pełnej zdolności manewrowej obowiązani są przed wjazdem do śluzy zawiadomić o tym obsługę śluzy.

13. Kierownicy wszystkich statków na żądanie obsługi śluzy obowiązani są przedłożyć do wglądu dokumenty statkowe dla wpisania koniecznych danych dot. śluzowanych statków w książkę śluzowania.

14. Statki załadowane materiałami wybuchowymi lub łatwopalnymi nie mogą być śluzowane z innymi statkami.

15. Statki załadowane materiałami cuchnącymi nie mogą być śluzowane razem ze statkami pasażerskimi.

16. W czasie pobytu statków w komorze śluzowej lub awanportach zabrania się:

a) odpychania statków od wrót, głowic, ścian i nabrzeży bumsztakami lub bosakami posiadającymi ostre okucia,

b) wleczenia po dnie kotwic, łańcuchów i lin kotwicznych,

c) zadymiania i zanieczyszczania terenów śluzy, wyrzucania za burtę śmieci lub innych przedmiotów, wylewania płynów itp.,

d) dokonywania napraw statków oraz przeprowadzania za i wyładunków towarów,

e) wychodzenia ze statków na teren śluzy bez zezwolenia obsługi śluzy,

f) jakiegokolwiek hałasowania — ewentualnie grające na statkach orkiestry powinny zaprzestać grania, należy również wyłączyć wcześniej używane głośniki,

g) używania w porze nocnej reflektorów.

17. Kierownicy statków znajdujących się w awanportach i w komorze śluzowej, obowiązani są podporządkować się wskazaniom obsługi śluzy pod względem bezpieczeństwa ruchu i porządku. Za awanport uważa się obszar kanału 300 m poniżej i powyżej komory śluzowej.

18. Wszystkie manewry i zwroty w awanportach w odległości poniżej 30 m przed głowicami śluzy w czasie napełniania i opróżniania komory są zabronione.

19. Statki oczekujące w awanportach na śluzowanie muszą mieć zapewniony stały dozór dokonywany przez członka załogi statku.

20. Statki sportowe, turystyczne i rybackie mogą być śluzowane przy sposobności śluzowania innych statków, lub w czasie zebrania się większej ich ilości

21. W czasie wspólnego śluzowania z innymi statkami, statki sportowe lub turystyczne muszą być ustawione za rufą śluzowanego statku w takiej odległości, aby to ustawienie nie stwarzało niebezpieczeństwa ich uszkodzenia przy ruchu statków w czasie napełniania lub opróżniania komory śluzowej.

22. Zabrania się w czasie śluzowania ustawiania statków sportowych i turystycznych przy burcie innego statku lub przy przeciwległej ścianie komory śluzowej na długości tego statku.

23. Łodzie żaglowe powinny zwijać żagle przed wjazdem do komory śluzowej oraz obowiązkowo opuszczać maszt.

24. W czasie śluzowania statków sportowych i turystycznych załogi tych statków obowiązane są posiadać na sobie kamizelki ratunkowe.

25. Zabrania się śluzowania i wjazdu do awanportów, łodzi wiosłowych, wyczynowych, oraz łodzi typu canoe.

26. Śluzowanie statków odbywa się według kolejności ich przybycia. W przypadku równoczesnego przybycia statków z dwóch kierunków pierwszeństwo śluzowania mają statki wjeżdżające do śluzy od strony poziomu zrównanego z poziomem wody istniejącym w komorze śluzowej.

27. Z pierwszeństwa śluzowania korzystają:
a) statki będące w akcji ratowniczej i interwencyjnej,
b) statki z poważnie uszkodzonym kadłubem,
c) statki posiadające specjalne zezwolenie inspektoratu żeglugi śródlądowej,
d) statki pasażerskie linii regularnych.

28. Przystąpienie do podnoszenia względnie obniżania poziomu wody w komorze śluzowej może się odbywać dopiero, gdy obsługa śluzy stwierdzi, że obiekty znajdujące się w komorze są należycie ustawione oraz przycumowane i że załoga jest na swych stanowiskach manewrowych. Śluzowanie statku powinno odbywa się z zachowaniem należytej ostrożności przez umiejętne napełnianie wodą względnie opróżnianie z wody komory śluzowej.

29. Na każdej śluzie powinien być oznaczony w formie białej pionowej linii umieszczonej na ścianie komory, próg śluzy. Statkom będącym w komorze śluzowej nie wolno ustawiać się na linii progu.

30. Wjazd do śluzy jak również i sama komora śluzowa powinny być w porze nocnej oświetlone w taki sposób, aby światło nie utrudniało pracy załogom statków.

31. W czasie śluzowania obsługa śluzy winna odbierać od załogi statków liny cumownicze, by zakładać je na pachoły usytuowane na koronie śluzy, a następnie po stopniowym ich zwalnianiu winna zwracać załodze statku.

32. W czasie zmiany poziomu wody w śluzie, liny cumownicze powinny być odpowiednio wybierane lub luzowane przez załogę statku. Na każdym stanowisku obsługi liny powinien znajdować się co najmniej jeden członek załogi.

33. Śluzowanie odbywa się w czasie godzinowo ustalonym przez administrację drogi wodnej.

§ 8. **Szczegółowe przepisy ruchu i postoju statków**

1. W czasie zbliżania się zestawów pchanych, zespołów sprzężonych lub pociągów holowniczych do uciążliwych odcinków drogi wodnej (ostre zakola, wąskie przejścia, przejścia pod mostami, wjazdy do kanałów śluzowych, portów itp.), kierownicy zestawów pchanych, zespołów sprzężonych oraz pociągów holowniczych obowiązani są zmniejszyć odpowiednio długość i szerokość zestawu pchanego zespołu sprzężonego względnie pociągu holowniczego, jak również ograniczyć szybkość jazdy, jeśli jest to konieczne ze względu na bezpieczeństwo żeglugi.

2. Statki o długości powyżej 40 m płynące w dół rzeki z zamiarem wjazdu do portu Kraków—Płaszów, Kraków—Kujawy i Sandomierz, powinny dokonać obrotu poniżej miejsca wjazdu.

3. Zestawy pchane, zespoły sprzężone i pociągi holownicze płynąc w dół rzeki z zamiarem wjazdu do portu Kraków—Płaszów, Kraków—Kujawy i Sandomierz, powinny dokonać obrotu w odpowiednio bezpiecznej odległości poniżej miejsca wjazdu do portu, by dalej wjeżdżać do kanału portowego przy zachowaniu szczególnej ostrożności. Zestawy pchane mogą ewentualnie zakotwiczać barki pchane na szlaku żeglownym poniżej kanału wlotowego do portu, by po przepięciu się pchacza, dalej kontynuować wprowadzenie barek do basenu portowego.

4. Statki o długości powyżej 40 m wyjeżdżające z portu Kraków—Płaszów, Kraków, Kujawy i Sandomierz kierujące się w górę rzeki powinny skierować się w dół rzeki i dokonać tam w dogodnym miejscu obrotu. Dotyczy to również zespołów sprzężonych i pociągów holowniczych. Statki pojedyncze o długości powyżej 40 m względnie zestawy pchane przekraczające tą długość mogą wyjeżdżać z kanału portowego rufą.

5. Zestawy sprzężone przy wjeździe do kanałów portowych oraz przy wyjeździe z tych kanałów nie mogą przekraczać 10 m szerokości.

6. W wypadku, gdy otwarte są jazy na stopniach wodnych w Dąbiu i Przewozie przy równoczesnym nastaniu wysokiej wody żeglownej, kierownicy pociągów holowniczych zestawów pchanych i zespołów sprzężonych winni zachować przy wprowadzaniu tych pociągów, zestawów i zespołów, od strony górnej wody do kanałów śluzowych szczególną ostrożność. Zachowania tej wyjątkowej ostrożności wymaga się również przy wprowadzaniu wyżej określonych pociągów, zestawów i zespołów do kanału wjazdowego portu w Kujawach. Przy przeprowadzaniu wyżej określonych czynności należy w szczególności przestrzegać następujących zasad:
   a) kierownicy zestawów pchanych i zespołów sprzężonych przy wjeździe do kanału śluzowego winni utrzymywać kurs blisko brzegu lewego,
   b) kierownicy pociągów holowniczych winni przed wjazdem do kanału śluzowego rozdzielać pociągi w miejscu uznanym za odpowiednie i bezpieczne z tym, że rozdzielanie pociągów holowniczych, które mają być wprowadzone do kanału śluzy w Dąbiu winno nastąpić już przy bazie remontowej PP. Żegluga Krakowska w km 80.000 rz. Wisły. Rozdzielone jednostki pływające należy wprowadzać do kanałów śluzowych na skróconym holu blisko brzegu lewego.

7. Statki techniczne pracujące na szlaku żeglownym (w nurcie) winny na widok płynącego statku, zestawu pchanego, zespołu sprzężonego lub pociągu holowniczego tak się ustawić, by umożliwić ich bezpieczny przejazd.

8. Zabrania się postoju:
   a) statkom nie pasażerskim, przy przystaniach pasażerskich,
   b) na odcinku drogi wodnej, gdzie prowadzone są prace regulacyjne lub pogłębiarskie, statkom nie zatrudnionym przy tych pracach.

9. Postoje statków dozwolone są na odcinkach rzeki oznaczonych znakami żeglugowymi wg. załącznika Nr 3 do przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych z tym, że zestawy pchane, zespoły sprzężone i pociągi holownicze powinny być zestawiane zasadniczo w jednym rzędzie, lecz zawsze w linii prostej. Statki pozostawione na postoju nie mogą w żadnym wypadku stanowić przeszkody dla ruchu żeglugowego.

10. Barki pchane, sprzężone i holowane mogą być na krótki okres pozostawione na drodze wodnej poza miejscami dozwolonego postoju bez pchacza lub holownika, jeżeli jest to konieczne dla wykonania naprawy pchacza lub holownika, względnie bunkrowanie paliwa. W takich przypadkach barki należy ustawić i zabezpieczyć najdalej poza szlakiem żeglownym przy zapewnieniu ich odpowiedniego dozoru.

11. W okresie występowania niskich i wysokich stanów wody przy równoczesnym zamknięciu ruchu żeglugowego na określonym odcinku drogi wodnej, dozwolone są postoje statków w górnych i dolnych kanałach śluzowych.

§ 9. **Porty i zimowiska**

1. Miejsce na zimowy postój statków w portach wyznacza kierownik portu. Miejsce takie określa się nazwą zimowiska. Plan rozmieszczenia statków na zimowisku winien być umieszczony w miejscu widocznym i podany do ogólnej wiadomości na odpowiednio do tego celu sporządzonej tablicy.

2. W okresie zimy statki mogą być zgrupowane na postój również w miejscach poza portami w wypadku uzyskania na to zgody administracji dróg wodnych.

3. Na każdym zimowisku winien być wyznaczony kierownik zimowiska o odpowiednich kwalifikacjach zawodowych, posiadający przynajmniej stopień szypra.

§ 10. **Żegluga pasażerska**

1. Miejsca wyznaczone do wsiadania i wysiadania pasażerów poza stałymi przystaniami powinny być ustalone z właściwą terytorialnie administracją dróg wodnych i uzgodnione z Inspektoratem Żeglugi Śródlądowej.

2. Wsiadanie i wysiadanie pasażerów w miejscach, o których mowa w ust. 1 może się odbywać za zgodą kierownika statku, po wcześniejszym odpowiednim zacumowaniu statku i wyłożeniu urządzeń zejściowych.

3. Przebywanie pasażerów na statku dozwolone jest tylko w miejscach do tego celu wyznaczonych.

4. Zabrania się pasażerom przebywania w sterówce, maszynowni i innych miejscach utrudniających pracę załogi. Miejsca te powiny być podane do ogólnej wiadomości, przez wyszczególnienie ich w przepisach porządkowych obowiązujących na statku, oraz dodatkowo oznaczone na tabliczkach informacyjnych.

5. Cumowanie statków pasażerskich w rejonie przystani pasażerskiej może być dokonywane wyłącznie do specjalnie do tego celu przeznaczonych urządzeń cumowniczych.

6. W obrębie przystani dla statków pasażerskich popowinny być rozmieszczone tablice z napisem „Kąpiel wzbroniona".

7. Przebywanie pasażerów na pomostach przystani, poza miejscem do tego przeznaczonym, jest wzbronione. Winno być to wyszczególnione w przepisach porządkowych, obowiązujących na przystani i podane do ogólnej wiadomości.

8. Do podstawowych obowiązków przystaniowego należy, niezależnie od innych obowiązków określonych odrębnymi przepisami, regulowanie ruchem pasażerów w czasie wsiadania ich na statek, oraz opuszczania statku dla zachowania porządku i peł-

nego bezpieczeństwa. Przystaniowy obowiązany jest również czuwać nad bezpieczeństwem pasażerów znajdujących się na przystani, którzy oczekują na przyjazd statku pasażerskiego.

§ 11. Przeprowadzanie prób technicznych statków

1. Próby techniczne statków mogą być przeprowadzane:
   a) w basenie portowym „Kraków—Płaszów"
   b) w basenie portowym „Sandomierz"
   z tym, że w czasie dokonywania prób technicznych statku, powinna być zachowana między nim, a pozostałymi statkami oraz brzegiem odpowiednio bezpieczna odległość.
2. Próby szybkości statków mogą być przeprowadzane po uprzednim uzyskaniu na to zezwolenia Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej:
   a) na rzece Wiśle w rejonie Krakowa od km 88.000—91.000 przy brzegu prawym,
   b) na rzece Wiśle w rejonie Sandomierza od km 269.300—272.500.
3. Zabrania się dokonywania prób szybkości, gdy na wyżej podanych odcinkach rzeki przebywają inne statki.

§ 12. Żegluga nocna

1. Żegluga nocna może się odbywać tylko na takich odcinkach dróg wodnych, które zostały wcześniej podane do wiadomości zainteresowanym przedsiębiorstwom żeglugowym przez terytorialnie właściwą administrację dróg wodnych, po komisyjnym stwierdzeniu stanu przygotowania i oznakowania tych odcinków drogi wodnej dokonanym przy współudziale Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w Krakowie.
2. Do uprawiania żeglugi nocnej dopuszcza się wyłącznie statki, które na uprawianie takiej żeglugi posiadają odpowiednie zezwolenie Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej dokonane w formie wpisu do świadectwa zdolności żeglugowej.
3. Wszystkie światła statku nie będące światłami pozycyjnymi lub sygnałowymi powinny być od strony zewnętrznej przysłonięte, aby nie mogły być przyjęte jako światła nawigacyjne oraz, aby nie oświetlały innych statków.
4. Przy zbliżaniu się statków, jeżeli mają się one mijać, reflektor główny, oraz reflektor pomocniczy od strony mijania muszą być zgaszone, a reflektor pomocniczy od strony zewnętrznej mijania musi tak skierowany, aby nie utrudniał manewrowania mijającym się statkom.
5. W czasie jazdy przez uciążliwe odcinki, należy na dziobie każdego pojedynczego statku, a na zestawie pchanym na pierwszym statku, wystawić obserwatora.
6. Przy zbliżaniu się statków do śluzy, obsługa śluzy obowiązana jest oświetlić komorę śluzową, oraz awanport.
7. Statki, zestawy pchane i zespoły sprzężone nie uprawiające żeglugi w porze nocnej powinny zatrzymać się na prostych odcinkach rzeki po prawej stronie szlaku żeglownego, pozostawiając odpowiedni i dogodny przejazd dla statków uprawiających żeglugę nocną.
8. Kotwice statków stojących na postoju powinny znajdować się możliwie blisko skraju szlaku żeglownego, aby nie narażać na niebezpieczeństwo najechania na nie statków uprawiających żeglugę nocną.
9. Nie wolno zostawiać łodzi towarzyszących przy burcie statków na wodzie od strony wolnego przejazdu.
10. Przystanie pasażerskie przewidziane do obsługi nocnej ruchu pasażerskiego oprócz wyposażenia wymaganego odrębnymi przepisami, powinny posiadać dodatkowe następujące wyposażenie i zabezpieczenie:
    a) należyte oświetlenie przystani, oraz dróg wejściowych z lądu na przystań i na statek.
    b) rozmieszczenie punktów świetlnych na przystani powinno być takie, aby nie oślepiało załogi statku przy manewrach dobijania lub odbijania od przystani,
    c) przystanie I klasy powinny być wyposażone w urządzenia głośnikowe względnie w tubę głosową ze wzmacniaczem.

§ 13. Ruch tratw

Ruch tratw odbywać się może na warunkach określonych każdorazowo osobno dla każdego spływu, w pozwoleniu wydanym przez Inspektorat Żeglugi Śródlądowej.

§ 14. Uprawianie żeglugi przez statki sportowe i turystyczne

1. Za statki sportowe lub turystyczne uważa się statki służące wyłącznie do uprawiania żeglugi w celach sportowych lub turystycznych.
2. Statki sportowe i turystyczne mogą korzystać z dróg wodnych przy ścisłym przestrzeganiu przepisów obowiązujących dla tego typu jedostek pływających jak również przepisów dotyczących bezpieczeństwa żeglugi i przepisów porządkowych.
3. Statkom sportowym i turystycznym zabrania się uprawiania żeglugi w porze nocnej.
   Inspektorat Żeglugi Śródlądowej może jednak w wyjątkowo uzasadnionych wypadkach udzielić zgody na uprawianie takiej żeglugi, przy określeniu specjalnie opracowanych dodatkowych warunków.
4. Z poszczególnego statku sportowego lub turystycznego może korzystać tylko taka ilość osób, jaka wynika z jego budowy i przeznaczenia.
5. Zabrania się pasażerom statku sportowego lub turystycznego zajmowania w czasie ruchu statku miejsca do tego celu na statku nie przeznaczonego.
6. Doczepianie statków sportowych lub turystycznych do innych statków, za wyjątkiem pasażerskich, może nastąpić po uzyskaniu na to zgody kierowników statków.
7. Szybkość statku sportowego lub turystycznego nie może powodować zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi lub powodować uszkodzenia innych statków, budowli wodnych itp.
8. Pociąg holowniczy złożony ze statków sportowych lub turystycznych musi mieć zapewnioną zdolność manewrowania. W takim pociągu, kierownik każdego statku holowanego jest odpowiedzialny za statek, którym kieruje z tym, że obowiązany jest on stosować się jeszcze do poleceń kierownika statku holującego, który odpowiedzialny jest za cały pociąg holowniczy.
9. Jazda na nartach wodnych nie może zagrażać ani utrudniać ruchu statkom żeglugi śródlądowej, statkom sportowym i turystycznym, oraz osobom kąpiącym się.
10. Na statku holującym narciarza wodnego, oprócz kierownika statku powinna być dodatkowo jeszcze jedna dorosła osoba dla obserwacji i obsługi holowanego narciarza. Warunek ten nie jest wymagany jeśli jazdę na nartach uprawia się pod specjalnie zorganizowanym innym nadzorem.
11. Spływ turystyczny przełomem rzeki Dunajec względnie rzeką Poprad może być dokonywany przy ścisłym przestrzeganiu odrębnie opracowanego i zatwierdzonego regulaminu.

§ 15. Postanowienia końcowe

1. Traci moc zarządzenie Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w Krakowie z dnia 20 maja 1967 r. w sprawie lokalnych przepisów żeglugowych (Dziennik Urzędowy Wojewódzkiej Rady Narodowej w Krakowie z 1967 r. Nr 9, poz. 57).
2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Kierownik Inspektoratu
A. Kopytko

DECYZJA

PREZYDENTA MIASTA MYSŁOWIC

z dnia 2 lipca 1976 roku

w sprawie podziału miasta na strefy i ustalenia opłat z tytułu korzystania z terenów państwowych w obrębie miasta Mysłowic

Na podstawie art. 94 ust. 1 ustawy z dnia 25 stycznia 1958 roku o radach narodowych (Dz. U. Nr 26 poz. 139 z 1975 roku), art. 7 i 23 ustawy z dnia 14 lipca 1961 roku o gospodarce terenami w miastach i osiedlach (Dz. U. Nr 22, poz. 159 z 1969 roku i Dz. U. Nr 27 poz. 193 z 1972 roku), uchwały Nr 105 Rady Ministrów z dnia 22 marca 1962 roku w sprawie wytycznych dla ustalenia opłat z tytułu korzystania z terenów w miastach i osiedlach (Monitor Polski Nr 3 poz. 33 z 1969 roku i Monitor Polski Nr 20 poz. 166 z 1970 roku), uchwały nr 393 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 1962 roku w sprawie wytycznych dla ustalenia stawek czynszu za dzierżawę terenów w miastach i osiedlach (Monitor Polski Nr 4 poz. 14 z 1963 roku), Zarządzenia Ministra Gospodarki Komunalnej z dnia 15 stycznia 1966 roku w sprawie obniżenia stawek czynszu za dzierżawę terenów państwowych na urządzenia sportowe i turystyczno-wypoczynkowe (Monitor Polski Nr 3, poz. 23 z dnia 1 listopada 1966 roku) oraz w związku z nowym podziałem administracyjnym kraju, zwiększającym granice administracyjne miasta Mysłowic — postanawiam co następuje:

§ 1. Dokonać podziału obszaru miasta Mysłowic na cztery strefy:

— centralną
— śródmiejską
— pośrednią
— peryferyjną

zaliczając do nich ulice miasta wyszczególnione w załączniku do niniejszej decyzji.

§ 2. Ustalić wysokość opłat rocznych za korzystanie z terenów państwowych w mieście, bez urządzeń komunalnych według następującego cennika za 1 m²:

1. w strefie centralnej — 0,90 zł
2. w strefie śródmiejskiej — 0,70 zł
3. w strefie pośredniej — 0,25 zł
4. w strefie peryferyjnej — 0,25 zł

§ 3. Ustalić wysokość opłaty rocznej za użytkowanie terenów uzbrojonych w zależności od rodzaju istniejących urządzeń komunalnych według następującego cennika za 1 m²:

1. drogi, dojazdy o nawierzchni utwardzonej — 0,60 zł
2. prąd elektryczny — 0,12 zł
3. sieć wodociągowa — 0,12 zł
4. sieć kanalizacyjna — 0,50 zł
5. gaz — 0,14 zł
6. centralne ogrzewanie — 0,35 zł

Wysokość opłaty rocznej będzie podlegała podwyższeniu w czasie trwania użytkowania wieczystego przez osoby prawne lub fizyczne albo w czasie trwania użytkowania przez jednostkę państwową, organizację społeczną w miarę uzbrojenia terenu w poszczególne elementy wymienione w cenniku wg stawek zamieszczonych w tym cenniku.
Podwyższona opłata pobierana będzie począwszy od 1 stycznia roku następnego po wybudowaniu nowego urządzenia komunalnego.

§ 4. Ustalić stawki czynszu dzierżawnego za tereny państwowe oraz za tereny stanowiące własność osób prawnych lub fizycznych na obszarze miasta Mysłowic według wyszczególnionych tabel.

Tabela stawek czynszowych nr 1

Tereny wydzierżawione na cele przemysłowe, handlowe, składowe za 1 m² powierzchni terenu w stosunku miesięcznym:

1. strefa centralna — 0,40 zł
2. strefa śródmiejska — 0,35 zł
3. strefa pośrednia — 0,30 zł
4. strefa peryferyjna — 0,25 zł

Tabela stawek czynszowych nr 2

Tereny wydzierżawione na cele handlu ulicznego jak: tereny pod kioski, stragany, stałe stoiska czasopism, wyrobów tytoniowych, owoców, słodyczy itp. za 1 m² powierzchni terenu w stosunku miesięcznym:

1. strefa centralna — 8 zł
2. strefa śródmiejska — 8 zł
3. strefa pośrednia — 6 zł
4. strefa peryferyjna — 6 zł

Stawka za użytkowanie terenu pod ruchome punkty sprzedaży wynosić będzie 120,— zł w stosunku rocznym.

Tabela stawek czynszowych nr 3

Tereny wydzierżawione na cele rolne, warzywnicze i sadownicze za 1 m² powierzchni terenu w stosunku rocznym:

Strefa	Uprawy sadownicze i warzywnicze	Drobne uprawy rolne i łąki	Drobne uprawy kwiatowe
1. centralna	0,35 zł	0,15 zł	0,60 zł
2. śródmiejska	0,30 zł	0,12 zł	0,50 zł
3. pośrednia	0,25 zł	0,10 zł	0,40 zł
4. peryferyjna	0,20 zł	0,08 zł	0,30 zł

Tabela stawek czynszowych nr 4

Tereny wydzierżawione na cele imprez widowiskowych i przedsięwzięć rozrywkowych za 1 m² powierzchni w stosunku miesięcznym:

1. strefa centralna — 0,45 zł
2. strefa śródmiejska — 0,40 zł
3. strefa pośrednia — 0,30 zł
4. strefa peryferyjna — 0,20 zł

Tabela stawek czynszowych nr 5

Tereny wydzierżawione na cele urządzeń sportowych (pod boiska sportowe) za 1 m² powierzchni w stosunku rocznym:

1. strefa centralna — 0,15 zł
2. strefa śródmiejska — 0,12 zł
3. strefa pośrednia — 0,08 zł
4. strefa peryferyjna — 0,06 zł

Tereny przeznaczone na place gier i zabaw dla dzieci i młodzieży zwolnione są od czynszu dzierżawnego.

§ 5. Ustalone stawki czynszu za dzierżawę nie obejmują opłat za usługi komunalne z tytułu utrzymania czystości ulic i chodników przylegających do przedmiotu dzierżawy za dostarczenie prądu, gazu, za korzystanie z kanalizacji miejskiej itp. Za wymienione usługi dzierżawca ponosi odpowiednie opłaty na zasadach ogólnych.
W stosunku do terenów państwowych rolnych wydzierżawionych osobom prawnym lub fizycznym na cele rolne, warzywnicze lub sadownicze a zaliczane do gleb klasy IV—VI można zastosować obniżkę w wysokości 50% stawek obecnego czynszu.
W stosunku do terenów państwowych przeznaczonych pod urządzenia sportowe można zastosować zniżkę w granicach do 90% stawek obecnego czynszu.

§ 6. Stawki czynszu ustalone w decyzji mają w odniesieniu do wydzierżawiających tereny nie stanowiące własność Państwa — charakter stawek wiążących, które nie mogą być podwyższane w drodze umowy.

§ 7. Czynsz dzierżawny ustalony na podstawie niniejszej decyzji płatny jest od dnia 1 stycznia roku następnego po ogłoszeniu cennika. Do tego czasu będą obowiązywały dotychczasowe stawki czynszu.

§ 8. W razie zawarcia umowy dzierżawy po ogłoszeniu cennika czynsz dzierżawny pobierany będzie według stawek tego cennika od dnia zawarcia umowy.

§ 9. Wykonanie niniejszej decyzji powierza się Kierownikowi Zarządu Gospodarki Terenami w Mysłowicach.

§ 10. Z dniem 31 grudnia 1976 roku traci moc:

— uchwała nr 9/28 Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Mysłowicach z dnia 21 marca 1963 roku w sprawie ustalenia stawek czynszowych za dzierżawę terenów państwowych oraz terenów stanowiących własność osób prawnych lub fizycznych,

— uchwała nr 16/61 Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Mysłowicach z dnia 22 czerwca 1965 roku w sprawie obniżenia stawek czynszu za dzierżawę terenów rolnych państwowych na terenie miasta,

— uchwała nr 30/103 Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Mysłowicach z dnia 27 sierpnia 1962 roku w sprawie obniżenia stawek czynszu za dzierżawę oddane organizacjom społecznym w użytkowanie albo innym osobom prawnym lub fizycznym w wieczyste użytkowanie w obrębie m. Mysłowic.

PREZYDENT MIASTA
w.z. **mgr inż arch. K. Karawaj**

Załącznik do decyzji nr 45/76
Prezydenta Miasta Mysłowic
z dnia 2 lipca 1976 roku

WYKAZ

ulic znajdujących się w granicach poszczególnych stref

1. Strefa centralna

Ulice: Boliny, Bytomska, Dąbrowskiego, Górnicza, Grunwaldzka, Gwarków, Jagiellońska, Kacza, Katowicka od nr 1 do przecięcia z ulicą Dzierżyńskiego, Kołłątaja, Krakowska, Plac 22 Lipca, Lompy, 10-go Lutego, Matejki, Miarki, Mickiewicza od nr 1 do przecięcia z ulicą Swierczewskiego, Mikołowska od nr 2 do nr 36 i od nr 1 do przecięcia z ulicą Świerczewskiego, Morcinka, Nadbrzeżna, Nowotki, Oświęcimska od nr 1 do 11 i od nr 2 do nr 50, Piastowska, Powstańców, Przemszy, Przodowników Pracy od nr 1 do przecięcia z ulicą Świerczewskiego, Rynek, Słowackiego, Słupecka, Sobieskiego, Stalmacha, Stawowa, Strażacka, Strumińskiego, Szopena od nr 3 do nr 19 i od nr 2 do nr 24, Szpitalna, Szymanowskiego, Świerczewskiego, Świerczyny od nr 1 do ulicy Boliny, Wałowa, Wieczorka, Wielka Skotnica od nr 1 do nr 21 i od nr 2 do nr 32, Wierzbowa, Wojska Polskiego, Plac Wolności, Wyspiańskiego, Zamkowa, Żwirki i Wigury.

2. Strefa śródmiejska

Ulice: Aleja PPR, Asnyka, Astrów, Batorego, Barbary, Boczna, Bohaterów Getta, Bratków, Cegielniana, Chrzanowska od nr 1 do nr 35 i od nr 2 do nr 44, Damrota, Dąbrowszczaków, Dębowa, Dymitrowa, Działkowa, Dzierżyńskiego, Findera od nr 1 do przecięcia z ulicą Kopalnianą, Gałczyńskiego, Głowackiego, Gruntowa, Gwardii Ludowej, Harcerska, Hetmańskiego, Huta Amalii, Huta Rozalii, Jagodowa, Janowska, Jasińskiego, Jaśminowa, Jodłowa, Katowicka od przecięcia z ul. Dzierżyńskiego do końca, Kasztanowa, Kilińskiego, Korczaka, Kościelna, Kościuszki, Kraszewskiego, Krótka, Kruczkowskiego, Kwiatowa, Lenina od nr 1 do przecięcia z ulicą Armii Czerwonej, Łączna, Łokietka, 1-go Maja od nr 1 do kolei PKP, Malinowa, Marchlewskiego, Mieszka I, Mikołowska od nr 38 do końca i od ul. Świerczewskiego do końca, Mickiewicza od nr 19 do końca, Moniuszki, Norwida, Okrzei, Ormowców, Oświęcimska od nr 13 do nr 37 i od nr 52 do nr 88, od nr 107 do nr 161, i od nr 230 do nr 288, Partyzantów, Plater, Pocztowa, Portowa, Prusa, Pstrowskiego, Przodowników Pracy do przecięcia z ulicą Świerczewskiego do końca, Reja, Reymonta, Robotnicza, Rolna, Roździeńskiego, Różana, Rzeczna, Sawickiej, Sempołowskiej, Skośna, Sosnowiecka, Sowińskiego, Sportowa, Starowiejska, Staszica, 28-go Stycznia, Szabelnia, Szkolna, Szopena od nr 21 do końca i od nr 26 do końca, Świerczyny od nr 7 do końca i od nr 28 do końca, Topolowa, Traugutta, Tulipanów, Tuwima, Tysiąclecia PRL, Waryńskiego, Wielka Skotnica od nr 23 do końca i od nr 34 do końca, Wrzosowa, Zamenhofa, Aleja ZMP, Żeromskiego,

3. Strefa pośrednia

Ulice: Armii Czerwonej, Armii Ludowej, Białobrzeska, Broniewskiego, Buczka, Brzęczkowicka, Brzozowa, Chrzanowska od nr 37 do końca i od nr 46 do końca, Cicha, Cmentarna, Curie Składowskiej, Dąbrówki, Dolna, Dworcowa, Dzióbka, Fabryczna, Fików, Findera od przecięcia ul. Kopalnianej do końca, Graniczna, Hutnicza, Jaworowa, Jedności, Kochanowskiego, Kolejowa, Konopnickiej, Kopernika, Krasickiego, Kręta, Krzywa, Lompego, Lenina od skrzyżowania z ulicą Armii Czerwonej do końca, Leśna, Ligonia, 1-go Maja od kolei PKP do końca, Majakowsikego, Mielęckiego, Miła, Morgowska, Mysłowicka, Obrońców Westerplatte, Ogrodowa, Orzeszkowej, Oświęcimska do nr 39 do nr 105 i od nr 90 do 228, i od nr 163 do nr 239 i od nr 290 do nr 374, Paderewskiego, Plebiscytowa, Podgórska, Polna, PCK, Równoległa, Rymera, Sienkiewicza, Skałki, Słoneczna, Spokojna, Stoińskiego, Stwosza, Szewczyka, Wiejska, Wiosny Ludów, Wiśniowa, Wodna od nr 1 do nr 19 i od nr 2 do nr 28, Zacisze, Zawadzkiego, Zielnioka, Zielona, ZWM, Żytnia.

4. Strefa peryferyjna

Ulice: Batalionów Chłopskich, Bema, Długa, Długosza, Fornalskiej, Gagarina, Głodka, Kasprowicza, Kopalniana, Kościelniaka, Krasowska, Łukasiewicza, Makuszyńskiego, Murckowska, Nałkowskiej, Oświęcimska od nr 241 do końca i od nr 376 do końca, Piaskowa, Poprzeczna, Wodna od nr 21 do końca i od nr 30 do końca, ZBOWiD.

DECYZJA Nr 5/75

NACZELNIKA MIASTA W TRZEBINI-SIERSZY

z dnia 31 grudnia 1975

o ustaleniu terenu budowlanego w mieście Trzebini-Sierszy i jego podziale na normatywne działki budowlane

Na podstawie art. 94 ust. 1 ustawy z dnia 25 stycznia 1958 r. o radach narodowych (Dz. U. z 1975 r. Nr 26, poz. 139), art. 37 ust. 1 ustawy z dnia 28 maja 1975 r. o dwustopniowym podziale administracyjnym Państwa oraz o zmianie ustawy o radach narodowych (Dz. U. Nr 16, poz. 91) oraz art. 2 ustawy z dnia 6 lipca 1972 r. o terenach budownictwa jednorodzinnego i zagrodowego oraz o podziale nieruchomości w miastach i osiedlach (Dz. U. Nr 27, poz. 192) i rozporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Srodowiska z dnia 28 sierpnia 1972 w sprawie trybu ustalania, rozgraniczania i podziału terenów budownictwa jednorodzinnego i zagrodowego na obszarze miast i osiedli (Dz. U. Nr 35, poz. 242) — postanawiam co następuje:

§ 1. W oparciu o plan realizacyjny zagospodarowania zatwierdzony decyzją Nr GKP-II-42/13/74 Wydziału Gospodarki Komunalnej, Przestrzennej, Ochrony Środowiska i Komunikacji z dnia 26 lutego 1974 r. b. Urzędu Powiatowego w Chrzanowie przeznacza się pod budownictwo jednorodzinne teren położony w Trzebini-Sierszy przy ul. Zwycięstwa, określony I. kat. 776 o pow. 116 m², ustalając go jako „teren budowlany".

§ 2. Teren, o którym mowa w § 1 zostaje równocześnie włączony do podziału na działki budowlane zgodnie z projektem podziału i rejestrem pomiarowym, sporządzonym przez Terenowy Zespół Usług Projektowych w Chrzanowie.

§ 3. Zainteresowane osoby w okresie wyłożenia projektu decyzji i podziału nie złożyły żadnych uwag i wniosków.

§ 4. Na niniejszym terenie budowlanym w ramach terenowych planów gospodarczych, zgodnie z zaleceniem art. 6 ustawy zostanie założona — sieć elektryczna — w terminie do końca 1977 r.

§ 5. Nieruchomości lub ich części objęte niniejszą decyzją o ustaleniu terenu budowlanego z wyjątkiem działek które właściciele (współwłaściciele) zgodnie z art. 8 ustawy zachowali na własność lub które zostaną w trybie art. 9 ustawy nadane na własność członkom ich rodzin decyzjami administracyjyjmi Naczelnika Miasta Trzebini-Sierszy, przejdą z mocy prawa (zgodnie z art. 5 ustawy) na własność Państwa po upływie 2-ch miesięcy od daty wejścia w życie decyzji, wolne od ciążących na nich praw rzeczowych ograniczonych i innych obciążeń.

§ 6. Odszkodowanie pieniężne za nieruchomości, które przejdą na własność Państwa dotychczasowi właściciele (współwłaściciele) otrzymają na podstawie przepisów o wywłaszczeniu nieruchomości.
Rozstrzygnięcia w tym zakresie następują w postępowaniu administracyjnym prowadzonym przez Rejonowy Zarząd Gospodarki Terenami przy Naczelniku Miasta i Gminy w Chrzanowie.

§ 7. Właściciele lub wieczyści użytkownicy działek położonych na ustalonym terenie budowlanym powinni zgodnie z art. 12 ustawy przystąpić do ich zabudowy w ciągu 2 lat i zakończyć budowę w ciągu 4 lat. Terminy te biegną dla właścicieli działek od dnia, w którym decyzja stwierdzająca własność działki stała się ostateczną, a dla wieczystego użytkownika od dnia zawarcia umowy o oddanie terenu w użytkowanie wieczyste.

§ 8. Wykonanie decyzji powierza się Kierownikowi Rejonowego Zarządu Gospodarki Terenami przy Naczelniku Miasta i Gminy w Chrzanowie.

§ 9. Decyzja wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Naczelnik Miasta
w.z. **A. Nowak**

OBWIESZCZENIE

WOJEWODY KATOWICKIEGO

z dnia 15 lipca 1976 roku

w sprawie uznawania pasiek za reprodukcyjne na sezon 1976/77 roku na terenie województwa katowickiego

Na podstawie § 7 Zarządzenia Ministra Rolnictwa z dnia 10 lutego 1975 r. w sprawie uznawania pasiek za zarodowe i reprodukcyjne (Monitor Polski Nr 6, poz. 36) — ogłaszam co następuje:

Decyzją Wojewody Katowickiego Nr RLS II 533p/18/76 z dnia 7 lipca 1976 r. niżej wymienione pasieki uznane zostały za reprodukcyjne na sezon 1976/1977 roku na terenie województwa katowickiego:

Lp.	Imę i nazwisko — Adres	Nr pasieki
1.	Stanisław Pośpiech — 44-313 Radlin III ul. Chrobrego 692	15/K
2.	Wiktor Biegiesz — 44-273 Niedobczyce III ul. Raciborska 58	2/K
3.	Paweł Broy — 42-620 Nakło Śl., ul. Kościuszki 12	3/K
4.	Ernest Bartodziej — 42-672 Wieszowa ul. Dworcowa 9	1/K
5.	Walter Heiduk — 44-109 Gliwice 9, ul. Główna 21	6/K
6.	Hubert Nyc — 44-109 Gliwice 9, ul. Jaracza 12	14/K
7.	Jan Cubała — 44-100 Gliwice, ul. Kosów 8/2	4/K
8.	Joachim Kuczmik — 44-164 Gliwice 15 ul. Radomska 53	9/K
9.	Józef Langer — 43-200 Pszczyna, ul. Prusa 5	10/K
10.	Karol Niemiec — 43-200 Pszczyna ul. Bednarska 9	12/K
11.	Alojzy Myszor — 43-170 Łaziska Górne ul. Dworcowa 43	11/K
12.	Henryk Niewiadomski — 43-175 Wyry ul. Pszczyńska 57	13/K
13.	Józef Gałuszka — 43-120 Wesoła ul. Wieczorka 14	5/K
14.	Paweł Czech — 43-128 Podlesie Śl. ul. Saska 12	16/K
15.	Henryk Chmiel — 43-128 Podlesie Śl. ul. Różana 18	17/K
16.	Alfred Wiśniowski — 41-900 Bytom ul. Bieruta 108 b/10	7/K
17.	Franciszek Kowalski — 44-282 Czernica ul. Wolności 29	8/K

WOJEWODA
w.z. **mgr inż. H. Jędrusik**

OBWIESZCZENIE

WOJEWODY KATOWICKIEGO

z dnia 15 lipca 1976

w sprawie wykazu jednostek organizacyjnych uprawnionych do prowadzenia działalności zawodowej w zakresie projektowania w budownictwie

Na podstawie § 6 rozporządzenia Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 16 kwietnia 1975 r. w sprawie zasad wydawania pozwoleń na działalność zawodową w zakresie projektowania w budownictwie (Dz. U. nr 13 poz. 76) — ogłaszam wykaz jednostek organizacyjnych wpisanych do rejestru (poza państwowymi jednostkami projektowania) uprawnionych do prowadzenia działalności zawodowej w zakresie projektowania w budownictwie na podstawie udzielonego im pozwolenia na terenie województwa katowickiego:

1) Zakład Inwestycji i Budownictwa „Samopomoc Chłopska" ul. Żdanowa, Katowice, nr rejestru 1,
2) Wojewódzki Zakład Urządzeń Pożarniczych ul. Dąbrowskiego 8, Katowice, nr rejestru 2,
(tylko w zakresie projektowania urządzeń odgromowych oraz urządzeń ochronnych sygnalizacji alarmowej)
3) Sląska Spółdzielnia Pracy „Projekt" ul. Zwycięstwa 13 Gliwice, nr rejestru 3,
4) Projektowa Spółdzielnia „Dokumentacja" ul. Zielonogórska 1, Katowice-Ligota, nr rejestru 4,
5) Wojewódzka Spółdzielnia Budownictwa Wiejskiego ul. Bogucicka 18, Katowice, nr rejestru 5,
6) Powiatowy Związek Gminnych Spółdzielni „Samopomoc Chłopska" ul. Małobądzka 156, Będzin, nr rejestru 6,
(projektowanie dla potrzeb Spółdzielni „Samopoc Chłopska")
7) Regionalny Związek Spółdzielni Inwalidów — Zakład Usług Technicznych ul. Zawadzkiego 26, Katowice, nr rejestru 7.

WOJEWODA
w.z. **mgr M. Wysocki**

OBWIESZCZENIE
WOJEWODY KATOWICKIEGO
z dnia 30 sierpnia 1976 r.

w sprawie uzupełnienia wykazu obowiązujących aktów prawnych według stanu na dzień 31 grudnia 1975 r.

Na podstawie § 9 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 czerwca 1964 r. w sprawie ogłaszania uchwał rad narodowych i ich prezydiów oraz w sprawie wydawania dzienników urzędowych wojewódzkich rad narodowych (Dz. U. Nr 24, poz. 156 z 1964 r.) — wprowadza się następujące uzupełnienia:

W obwieszczeniu Wojewody Katowickiego z dnia 29 marca 1976 r. w sprawie wykazu obowiązujących aktów prawnych wydanych przez Wojewódzką Radę Narodową, Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej oraz Wojewody Katowickiego (Dz. Urz. WRN nr 3 poz. 22) — do załącznika Nr 2, który stanowi „Wykaz obowiązujących aktów prawnych wydanych przez Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Katowicach według stanu na dzień 31 grudnia 1975r." dodaje się poz. 154 w następującym brzmieniu:

Lp.	Rodzaj i nr aktu	Data aktu	Tytuł aktu (w sprawie)	Akt ogłoszony (rok, nr i poz. Dz. Urz. WRN)
154	Uchwała nr 105/1900/67	20.12.1967 r.	w sprawie zbiórki, dostaw i zagospodarowania surowców wtórnych oraz kontynuowania społecznej akcji zbiórki tych surowców na terenie województwa katowickiego.	Dz. Urz. WRN Nr 12 poz. 57

— do załącznika nr 4 stanowiącego „Wykaz obowiązujących aktów prawnych wydanych przez Wojewodę Katowickiego według stanu na dzień 31 grudnia 1975 r. dodaje się poz. 59 w następującym brzmieniu:

Lp.	Rodzaj i nr aktu	Data aktu	Tytuł aktu (w sprawie)	Akt ogłoszony (rok, nr i poz. Dz. Urz. WRN)
59	Zarządzenie nr 32/75	24.07.1975 r.	w sprawie zapewnienia ochrony przeciwpożarowej w zakładach pracy, obiektach, składach płodów rolnych oraz podczas żniw i omłotów na terenie województwa katowickiego.	—

WOJEWODA
w.z. **Dr Z. Gorczyca**

Redakcja: Urząd Wojewódzki — Biuro Organizacyjno-Prawne i Kadr, Katowice, ul. Jagiellońska 25, pokój nr 226, tel. w. 253

Administracja: Urząd Wojewódzki — Wydział Budżetowo-Gospodarczy, Katowice, ul. Jagiellońska 25, pokój nr 301, tel. w. 301

Opłata za prenumeratę roczną ze skorowidzem wynosi — 18 zł

Opłata za prenumeratę roczną bez skorowidza wynosi — 10 zł

Opłata za ogłoszenia wynosi: cała strona — 240 zł, 3/4 strony — 210 zł, 1/2 strony — 165 zł, 1/4 strony — 90 zł, 1/8 strony — 60 zł za wiersz mm 1 szp. — 2,70 zł, za układ tabelaryczny dolicza się 100%.

Wpłat za prenumeratę należy dokonywać przelewem bankowym na konto Wydziału Budżetowo-Gospodarczego Urzędu Wojewódzkiego w Narodowym Banku Polskim VII Oddział w Katowicach nr 27078-2411-139-31 sumy na zlecenie.

ODBIORCA:

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem

Cena 2,70 zł

DUŚ 1530/76 1500 egz.